

AUTOMOBILKLUB POLSKI ODDZIAŁ WIELKOPOLSKI

KOMUNIKAT TECHNICZNY

1948 Październik Nr 4

Redaguje: Komitet Redakcyjny A. P. Oddział Wlkp. Poznań

Każdy Automobilista członkiem A. P.

Bezpieczeństwo przede wszystkim!

Oto hasło naczelne krajów o nasilonym ruchu zmotoryzowanym. Hasło propagowane i wprowadzone w życie nie tylko przez Władze Bezpieczeństwa i Urzędy do tego powołane, lecz i przez organizacje automobilowe. W niektórych krajach, do szerokiego rozpowszechniania zasad prowadzących do zapewnienia społeczeństwu całkowitego bezpieczeństwa w ruchu ulicznym powołane zostały specjalne instytucje wyłącznie poświęcające się zagadnieniom bezpieczeństwa ruchu.

U nas, rozpowszechnianie i wprowadzanie w życie zasad **„BEZPIECZEŃSTWA PRZEDE WSZYSTKIM"** winno stać się jednym z czołowych zadań Automobilklubów Z. Z. Tr. Sekcji Automobilistów i Moto-Klubów.

W Nr 1 naszego Komunikatu Technicznego podkreślaliśmy, że każdy członek A. P., nawet nie posiadający własnego samochodu, może przyczynić się do wykonywania zamierzeń i prac Klubu. I właśnie jednym z najważniejszych zadań każdego z członków, zadań, które w rezultacie przyniosą zmniejszenie ilości wypadków i ilości ofiar, unormowanie ruchu ulicznego i jego bezpieczeństwa, będzie stosowanie, przestrzeganie i rozpowszechnianie w każdej okoliczności wśród najszerszych mas, podstawowych zasad obowiązujących dla zachowania na ulicy całkowitego bezpieczeństwa.

Nie jest prawdą ,że wyłącznie kierowca jest winien spowodowania wypadku samochodowego. Kierowcy naogół znają zasady ruchu ulicznego i stosują się do nich. Najczęściej brak najbardziej podstawowych wiadomości okazują przyszłe „ofiary" wypadków, które swą ignorancją przyczyniają się do powstania katastrofy.

Zasady bezpiecznego ruchu ulicznego winny przeniknąć do świadomości wszystkich uczestników ruchu ulicznego, a zapoznawanie z tymi zasadami szerokiego ogółu społeczeństwa leży w możności każdego świadomego i naprawdę czynnego członka A. P.

Niektóre z tych zasad podajemy dla zorientowania w jakim kierunku winno iść ich rozpowszechnianie dla poprawienia warunków bezpieczeństwa ruchu na ulicy.

DLA PIESZYCH UCZESTNIKÓW RUCHU:

1. **Jezdnia** dla pojazdów — **chodnik** dla pieszych.
2. **Pamiętaj**, że pojazdy na jezdni poruszają się zasadniczo w obu kierunkach. Obowiązuje **PRAWOSTRONNY** kierunek ruchu.
3. **Jezdnię przechodzić** należy najkrótszą drogą przy skrzyżowaniach ulic w miejscach przeznaczonych na **przejście dla pieszych.**
4. Zanim wstąpisz na jezdnię z chodnika — **ZATRZYMAJ SIĘ, POPATRZ I POMYŚL** co masz uczynić.
   Przechodząc przez jezdnię spójrz **w lewo** dla sprawdzenia czy z tej strony nie zagraża ci jakiś pojazd. Później spójrz **w PRAWO,** a następnie znów **w LEWO** i dopiero jeśli widzisz, że jezdnia jest wolna i pojazdy się nie zbliżają, przechodź **SZYBKO** lecz **SPOKOJNIE.**
5. **Nie zatrzymuj się** na jezdni, gdyż przeznaczona jest dla ruchu pojazdów, a nie dla pieszych.
6. **Nie przechodź** przez jezdnię, gdy nie widzisz całej jej szerokości z obu stron. **Przebieganie** spoza tramwaju lub innego pojazdu zasłaniającego ci widoczność całej jezdni grozi przejechaniem przez nadjeżdżający nagle pojazd z zasłoniętego kierunku.
7. Nigdy **nie wyskakuj** w biegu z tramwaju lub autobusu — możesz wpaść pod nadjeżdżający równolegle inny pojazd. **Zaczekaj** aż tramwaj lub autobus zatrzyma się zupełnie na przystanku.
8. **Jazda na stopniach** przepełnionego tramwaju grozi zgnieceniem przez nadjeżdżający równolegle lub stojący po prawej stronie jedni pojazd.

DLA MŁODZIEŻY I DZIECI:

1. Nigdy **nie baw się** na jezdni. Każdej chwili grozi ci niebezpieczeństwo najechania i możesz łatwo zostać **kaleką.**
2. Baw się w parkach, na boiskach, placach szkolnych i sportowych oraz innych bezpiecznych miejscach.
3. **Nie wybiegaj** nagle z chodnika **na jezdnię** w pogoni za piłką lub w czasie innej zabawy. **Pamiętaj,** że jadący samochód nie może zatrzymać się w miejscu.

4. **Nie wieszaj się** na skrzyniach samochodów ciężarowych lub na wozach konnych. W razie upadku upadniesz pod nadjeżdżający z tyłu inny pojazd.
5. Nie jedź rowerem **zbyt dużym** dla twego wzrostu. Nie panujesz nad kierownicą.

DLA ROWERZYSTÓW:

1. **Pamiętaj,** że rower przeznaczony jest do przewożenia tylko jednej osoby. Wożenie osoby drugiej na ramie, kierownicy lub bagażniku jest niedopuszczalne.
2. Jazda rowerem z równoczesnym trzymaniem się poręczy tramwaju, skrzyni samochodu lub wozu, grozi niebezpieczeństwem nieopanowania kierownicy i upadku pod koła nadjeżdżającego innego pojazdu.
3. Przy jazdach zbiorowych nie należy jeździć więcej niż dwa rowery blisko jeden za drugim, a nigdy obok siebie.
4. **Pamiętaj** o oświetleniu roweru o zmroku i posiadaniu szkła odblaskowego z tyłu roweru.
5. Jezdnia ulicy to nie arena cyrkowa — nie urządzaj popisów w jeździe i ekwilibrystyki na rowerze.

DLA WOŹNICÓW POJAZDÓW KONNYCH:

1. Woźnice pojazdów konnych! Wszelkie przepisy ruchu ulicznego również i was obowiązują.
2. Nie zagradzajcie drogi pojazdom szybszym, jadącym z tyłu. Jadąc wozem trzymajcie się **prawej** strony jezdni **bliżej** chodnika.
3. **Zatrzymywanie** pojazdów konnych dozwolone jest **tylko w kierunku jazdy** po prawej stronie jezdni przy chodniku. Stawanie w kierunku przeciwnym do ruchu jest niedopuszczalne.
4. Nie pozostawiaj konia z wozem bez opieki. Spłoszony lub niezbyt spokojny koń zagrodzi nagle jezdnię i stanie się przyczyną wypadku.
5. **Oświetlenie** pojazdów konnych od zmierzchu do świtu jest obowiązkiem każdego woźnicy,
6. Nie pozwalajcie małoletnim lub nieobznajmionym z obchodzeniem się końmi kierować pojazdami konnymi.
7. Przy przewożeniu przedmiotów przekraczających długość wozu ,należy na końcu przewożonego przedmiotu umieścić czerwoną chorągiewkę ,a w nocy czerwone światło.
8. Wóz konny powinien być zaopatrzony z tyłu w czerwone szkło odblaskowe.
9. Na szosie trzymaj się prawej strony drogi, nie zajmując jej środka.
10. **Nie śpij** na wozie.

Oto kilka prostych wskazówek i nakazów, zdawałoby się przez wszystkich znanych, lecz jakże mało przestrzeganych. Gdyby udało się je wpoić i przywyczaić do przestrzegania szerokie masy lekkomyślnych lub roztargnionych uczestników ruchu, bezpieczeństwo stałoby się większe ,a ruch znacznie sprawniejszy.

Wielką rolę w rozpowszechnieniu tych zasad odegraćby mogła prasa codzienna przynosząc w każdym numerze **naukę zachowania życia i uniknięcia kalectwa na ulicy.**

Tego rodzaju pożyteczna akcja, podjęta w obronie życia ludzkiego przez prasę codzienną Wielkopolski, rozszerzyła by zasięg akcji i znacznie podniosła jej wyniki. K. R.

Zużycie ogumienia

Zużycie ogumienia należy do najpoważniejszych kosztów utrzymania.

Czas pracy opony samochodowej zależy nie tylko od jej gatunku, ale i od warunków eksploatacji. Nie przestrzeganie norm obciążenia i ciśnienia wewnętrznego, usterki mechanizmów samochodów i nieostrożna jazda, wywołają rozdarcie osnowy albo szybkie zupełne zużycie się protektora. Protektor współczesnej opony jest obliczony na przebieg od 40 do 50 tys. klm.

Głównym czynnikiem, warunkującym maksymalny przebieg opony, jest utrzymanie w niej normalnego ciśnienia wewnętrznego. Drogą badań laboratoryjnych i eksploatacyjnych ustalono dla opony każdego rozmiaru normalne obciążenie, oraz odpowiednie ciśnienie wewnętrzne, przy którym odkształtcenie opony leży w granicach dopuszczalnych. Przy obniżonym ciśnieniu wewnętrznym w stosunku do normalnego o 15% strata na kilometrażu w przebiegu opon wynosi 20%, przy 25% obniżeniu ciśnienia strata kilometrażu 40%, przy 35% wyniesie strata 50%, a przy obniżeniu ciśnienia do 50% strata na przebiegu dochodzi do 75% kilometrażu. Jak widzimy sprawdzanie ciśnienia ciśnieniomierzem jest nieodzowne i prowadzi do rzeczywistej oszczędności ogumienia i przedłużenia wytrzymałości.

Każda opona przeznaczona jest do eksploatacji przy zgóry określonym ciśnieniu wewnętrznym, odpowiadającym jej wymiarom oraz obciążeniu. Ekonomicznie i pewnie pracuje tylko taka opona, w której ciśnienie wewnętrzne odpowiada ciśnieniu przepisowemu. Za wysokie lub za niskie ciśnienie nie tylko staje się powodem przedwczesnego zużycia opony ale wpływa oprócz tego ujemnie na bezpieczeństwo jazdy. Ciśnienie w oponach winno być zrównoważone. Niezrównoważone ciśnienie opon uniemożliwia osiągnięcie pełnej wydajności eksploatacyjnej samochodu. Równowaga ciśnienia wyraża się przez jednakowe ciśnienie w oponach na jednej osi. Różnica ciśnień opon przednich i tylnych jest dopuszczalna z pewnymi ograniczeniami.

Obciążenie ogumienia ma wielki wpływ na długość życia ogumienia. Trwałość ogumienia zmniejsza się znacznie pod wpływem przeciążenia. Wadliwe ustawienie kół, bicie kół, nierównoległość do kierunku jazdy, wadliwe resory — prowadzą do szybkiego zużycia części bieżnej protektora. Również szybka jazda podczas letnich upałów powoduje większe zużycie opon. Jeśli przy temperaturze 5° i szybkości 38 klm/godz. oznaczymy zużycie opon cyfrą 100, to np. przy 15° i tej samej szybkości, zużycie wzrośnie do

191 a więc dwukrotnie. Przy dalszym wzroście temperatury i szybkości np. 25° i 48 klm godz. zużycie wyniesie 367, a przy temperaturze 35° i szybkości 64 kml godz. zużycie dojdzie do cyfry 717.

Te trzy czynniki, a więc obciążenie, temperatura i szybkość jazdy wywierają swój wpływ na długość życia ogumienia następująco:

Szybkość 32 klm godz.

	Temperatura			
	5°	15°	25°	35°
Obciążenie	Długość życia w %			
130%	60	31	19	12
120%	70	36	22	14
110%	83	43	26	17
100%	100	52	32	20
90%	125	65	40	25
80%	155	81	50	31
70%	200	104	64	40

Ze spadkiem temperatury i obciążenia możemy wyraźnie zaobserwować znaczne przedłużenie życia opony.

Szybkość 64 klm godz.

	Temperatura			
	5°	15°	25°	35°
Obciążenie	Długość życia w %			
130%	46	22	13	8
120%	54	25	14	10
110%	64	30	17	12
100%	77	36	21	14
90%	96	45	26	18
80%	120	56	33	22
70%	154	72	42	28

Cyfry powyższe wskazują wyraźnie, że sprawie używania ogumienia warto poświęcić więcej uwagi i doglądu.

Przygotowanie samochodu do eksploatacji zimowej

Zima się zbliża. Dla zachowania pełnej sprawności samochodu w okresie zimowym, każdy posiadacz samochodu powinien swój wóz przygotować do pracy w zmienionych warunkach. Jeśli nawet nie mamy zamiaru zimą używać swego samochodu należy go również do tej zimowej przerwy przygotować i zabezpieczyć. Trud włożony w przygotowanie wozu do pracy w zimie sowicie się opłaci zmniejszając w znacznym stopniu późniejsze niespodzianki w czasie jazdy zimą i konieczność usuwania uszkodzeń na mrozie.

Przygotowanie samochodu rozpoczniemy od dokładnego sprawdzenia, oskrobania i oczyszczenia podwozia i spodu samochodu. Śruby i nakrętki należy podociągać ,a cały samochód oczyścić i zamalować uszkodzenia lakieru. Koła należy zdjąć, oczyścić, a śruby mocujące koła lekko nasmarować. Ogumienie zdjąć, oczyścić i przetalkować. Na zaworki dętek nakręcić kapturki. Opony z lepszym protektorem nałożyć na koła napędowe, a ciśnienie we wszystkich kołach nieco podwyższyć.

Sprawdzić zbieżność kół przednich. Niewłaściwa zbieżność powoduje poślizg i złe trzymanie się drogi. Hamulce skontrolować i wyregulować. Pamiętać należy, że przy hamulcach hydraulicznych, nie wolno mieszać płynów hamulcowych różnych gatunków. Gaźnik, pompkę paliwową oraz filtry należy oczyścić. Na zagrzanym silniku dociągnąć nakrętki głowicy, uszczelek przy kołnierzach rur układu chłodzącego i zaciski wężów gumowych. Chłodnicę napełnić mieszanką niezamarzającą. Dobre wyniki daje mieszanka 3/4 spirytusu i 1/4 wody. Na chłodnicę nałożyć pokrowiec z otwieranymi okienkami. Przeprowadzić zmianę oleju letniego na zimowy w silniku, skrzynce biegów, napędzie i mech. kierowniczym. Na szybę czołową (odwietrznik) założyć szybę grzejną.

Akumulatorowi należy poświęcić specjalną uwagę.

Po oczyszczeniu należy go zbadać i dobrze naładować. Sprawdzić gęstość elektrolitu, która w okresie zimowym powinna być nieco większa (1,25). Słaby kwas lub rozładowany akumulator sprzyja zamarznięciu i uszkodzeniu akumulatora. Końcówki akumulatora dokładnie oczyścić, a po zaciśnięciu posmarować gęstym smarem. Osłonić wystające poza nadwozie części akumulatora lub przenieść go pod maskę silnika. W czasie dłuższego postoju samochodu na mrozie ponad 20°, akumulator wyjąć i przechowywać w ciepłym miejscu.

Przy rozruchu silnika zwrócić uwagę na dostateczne jego rozgrzanie po zaskoczeniu. Należy go trzymać na średniej szybkości obrotów, przy przysłoniętej chłodnicy tak długo, dopóki nie osiągnie dobrej temperatury tj. około 80°.

Zamarzniętych silników nie należy w żadnym wypadku rozgrzewać za pomocą ognia np. przy użyciu lampy lutowniczej.

Wymiana pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych

Podajemy do wiadomości, że poszczególne Starostwa wzgl. Zarządy Miejskie przystąpiły już do wymiany pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Wymiana trwać będzie do 30. 6. 1949 r., po czym stare pozwolenia tracą swą ważność.

Sprawozdania Komisji Technicznej

W dniu 12 b. m. o godz. 18 w bogato zaopatrzonym w sprzęt i modele oraz w estetycznie urządzonym lokalu Szkoły Samochodowej „AUTOSTER" odbył się referat kol. **Spychały Władysława,** na temat: **„Oszczędzamy materiały pędne".**

W ciekawym i aktualnym referacie prelegent przypomniał zebranym właściwości mat. pędnych oraz zapoznał z konstrukcjami niektórych gaźników i zasadami ich działania.

Przykłady niedomagań gaźników i ich wpływ na skład mieszanki oraz uruchomienie i pracę silnika, demonstrował na pracującym silniku samochodu ustawionego na sali wykładowej, wykazując przyczyny nadmiernego spalania oraz możliwości oszczędnego wykorzystania mat. pędnych w eksploatacji samochodu.

Wysłuchanie referatu przyniosło niewątpliwą korzyść zebranym.

Dnia 5 b. m. o godz. 18 w lokalu własnym A. P. O. W. przy ul. Zeylanda 9, odbył się referat kol. mec. **Smolińskiego Bohdana p. t.**

„Sąd idzie, proszę wstać".

W referacie swym, nadzwyczaj ciekawie ujętym i popartym przykładami z rozpraw sądowych, prelegent poruszył zagadnienia ruchu ulicznego, bezpieczeństwa jazdy oraz wypadków samochodowych i ich epilogów znajdujących swój wyraz w roztrzygnięciach Sądów I i II instancji.

Prelegent podkreślił wielkie znaczenie jakie posiadają dla rozprawy sądowej zeznania świadków oraz sposoby ujmowania tych zeznań i przedstawiania przez nich okoliczności wypadków, ważność szczegółowych szkiców z dokładnymi pomiarami dokonywanymi przez organa M. O. oraz wpływ tych czynników na wyrokowanie.

Słuchacze mieli możność dowiedzieć się, że niewłaściwe ujęcie przez świadków katastrofy, zdawałoby się małoznaczących szczegółów, oraz niedokładne meldunki i szkice organów M. O., wynikające z braku doświadczenia i należytego zrozumienia istoty ważności tych szczegółów, po należytym ich wyjaśnieniu w toku rozprawyw II inst., całkowicie zmieniało wyroki sądów I instancji, powodując uwolnienie od winy i kary poprzednio zasądzonych.

Ciekawy ten referat wzbudził duże zainteresowanie wśród zgromadzonych słuchaczy, wywołując ożywione dyskusje nad poszczególnymi problemami.

Referat ten zaliczyć należy do udanych. Sądzić zatym można, że i następne referaty urządzane przez Komisję Techniczną spotkają się również z zainteresowaniem koleżanek i kolegów.

SKRZYNKA PORAD TECHNICZNO-PRAWNYCH

Kol. K. M. — Ostrów Wlkp.

Zapytuje kolega, dlaczego rozruch silnika jest tak bardzo trudny, a uruchomiony wreszcie silnik pracuje bardzo dobrze na obrotach dużych, natomiast po przejściu na małe obroty, „kaszle", przerywa albo zatrzymuje się?

Przyczyny: Całkowite lub częściowe zatkanie rozpylacza rozruchowego, wskutek czego rozpylacz ten albo zupełnie nie podaje paliwa (mieszanki), albo podaje zbyt mało paliwa, w następstwie czego mieszanka jest za uboga. Wystarczy najmniejsze nawet zanieczyszczenie w otworze rozpylacza rozruchowego, aby mieszanka nie miała już właściwego składu.

Usunięcie tego niedomagania jest bardzo proste, a mianowicie:

Gdy silnik źle pracuje na małych obrotach, nie należy odrazu wykręcać rozpylacza rozruchowego lecz należy uprzednio spróbować wyregulować małe obroty specjalną śrubką przy przepustnicy. Regulację tę należy stosować przede wszystkim w przypadkach, gdy niedomaganie ujawni się po zmianie gatunku paliwa, co pociąga za sobą zawsze konieczność regulacji małych obrotów. Jeżeli regulacja śrubką nie daje dobrego wyniku, należy wówczas wykręcić rozpylacz rozruchowy i przedmuchać go najlepiej pompką.

Nie należy używać do przeczyszczenia rozpylacza drutu stalowego, igły lub szpilki, gdyż może to spowodować powiększenie jego otworu, a w następstwie bogatą mieszankę i nadmierne zużycie paliwa.

F. J.

Czcionkami Drukarni Wydawniczej, Poznań, ul. Strzałowa 2 a — K-55403